

DE : Madame Geneviève Guilbault
Ministre des Transports et de la Mobilité durable

Le 19 novembre 2024

TITRE : Projet de règlement modifiant le Règlement d'application de diverses dispositions concernant les systèmes de détection

PARTIE ACCESSIBLE AU PUBLIC

1- Contexte

Le 5 juillet 2007, la Table québécoise de la sécurité routière déposait son premier rapport de recommandations contenant 23 mesures dont une visant l'utilisation de nouvelles technologies pour assurer le contrôle de la vitesse excessive et le respect des feux rouges afin de contribuer à améliorer le bilan des collisions mortelles et graves.

Suivant ces recommandations, le Code de la sécurité routière (chapitre C-24.2) (CSR) a été modifié pour permettre l'utilisation de cinémomètres photographiques et systèmes photographiques de surveillance aux feux rouges, ci-après appelés « systèmes de détection » (SD), à des endroits sur des chemins publics désignés par arrêté ministériel signé par les ministres des Transports et de la Sécurité publique, pendant une période d'au moins 18 mois. C'est en 2009 que le ministère des Transports a procédé à l'installation de quinze premiers appareils répartis dans trois régions administratives, à titre de projet pilote. Ce projet pilote, communément appelé phase 1, visait notamment à évaluer les effets de cette technologie sur le respect des limites de vitesse et des feux rouges au Québec ainsi qu'à valider l'acceptabilité sociale de tels appareils.

À la suite de résultats concluants, le CSR est de nouveau modifié en 2012 pour confirmer l'utilisation permanente des SD sur le réseau routier du Québec. De plus, leur champ d'action a été étendu aux zones scolaires ainsi qu'aux zones de chantiers routiers, et ce, sans qu'elles soient désignées par arrêté ministériel.

À partir de l'automne 2015, quarante nouveaux appareils ont été graduellement mis en service sur le territoire des régions ciblées dans le cadre d'une deuxième phase de déploiement et sur le territoire de cinq municipalités et agglomérations (villes de Montréal, de Gatineau et de Laval ainsi que les agglomérations de Longueuil et de Québec) dans le cadre d'un projet pilote de coopération municipale (PPCM) visant à étudier la forme de coopération et les types d'appareils les mieux adaptés au contexte municipal. Lors de cette phase, 21 SD ont été affectés aux réseaux routiers municipaux et 19 ont été déployés sur le réseau routier du ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD). On retrouve des endroits sur des chemins publics désignés dans huit régions administratives. L'utilisation des appareils sur le réseau municipal fait l'objet d'une entente signée entre le ministre des Transports et les municipalités concernées dans le cadre du PPCM, toujours en vigueur à l'heure actuelle.

Actuellement, 52 SD¹ sont utilisés sur le territoire québécois pour contrôler le respect des limites de vitesse et des feux rouges. Ils ont démontré leur efficacité comme outils pour améliorer le bilan routier et ainsi contribuer à réduire les coûts sociaux et économiques liés aux collisions de la route. La gestion des appareils est sous la responsabilité du ministère des Transports et de la Mobilité durable (Ministère). Ces SD sont en utilisation dans les zones scolaires, les zones de travaux routiers et à 158 endroits sur des chemins publics désignés par arrêté ministériel signé par les ministres des Transports et de la Sécurité publique conformément à l'article 634.3 du CSR².

Le Rapport d'évaluation 2017 – Cinémomètres photographiques et systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges a révélé toutefois que la désignation des endroits sur un chemin public où un SD peut être utilisé par un arrêté ministériel signé par les ministres des Transports et de la Sécurité publique était difficilement applicable pour un nombre élevé d'endroits surveillés et moins adaptée au milieu municipal. Ainsi, l'une des recommandations de ce rapport déposé à l'Assemblée nationale recommandait d'alléger le processus de désignation de ces endroits.

Processus de sélection des chemins publics désignés

Depuis leur implantation au Québec en 2009, les SD ont été utilisés comme une solution de dernier recours, à titre de mesure corrective à une problématique de vitesse qui ne peut être résolue autrement.

Ainsi, pour assurer leur pertinence, les endroits sur les chemins publics désignés par arrêté ministériel, proposés par le Ministère (sur le réseau supérieur) et par les partenaires municipaux (sur le réseau municipal) lors des phases précédentes, ont fait l'objet d'une analyse rigoureuse, qui s'appuyait notamment sur des statistiques d'accidents sur une période de trois ans.

Par la suite, un comité d'experts composé de représentants du ministère des Transports et de la Mobilité durable, du ministère de la Sécurité publique, de la Sûreté du Québec et, lorsqu'elles étaient concernées, des villes (services de transport et de police) a recommandé les endroits aux ministres des Transports et de la Sécurité publique en fonction de critères précis, tels que :

- une problématique d'accidents liés à la vitesse ou à des passages interdits au feu rouge;
- les caractéristiques géométriques du site;
- la faisabilité d'y déployer un système;
- la difficulté d'exercer une surveillance policière conventionnelle.

Les endroits surveillés sur les chemins publics entretenus par les villes de Montréal, de Gatineau et de Laval ainsi que les agglomérations de Longueuil et de Québec dans le cadre du projet pilote de coopération municipale (PPCM) font partie de l'entente signée avec le ministre des Transports dans laquelle une liste de chemins publics potentiels, justifiés par

¹ En conformité avec les orientations ministérielles et en prévision des travaux sur l'autoroute 15, à Montréal, relativement à la construction de l'échangeur Turcot et du pont Champlain, l'« ACA fixe vitesse » situé à Atwater a été retiré le 22 octobre 2015. En octobre 2023, puisqu'ils étaient rendus en fin de vie utile, deux ACA mobiles ont été retirés du service.

² L'article 634.3 du CSR a été abrogé par le projet de loi 48 qui a été sanctionné le 2 mai 2024.

l'analyse de sécurité routière réalisée au préalable, était proposée par la municipalité ou l'agglomération concernée.

Plan d'action en sécurité routière 2023-2028

Le Plan d'action en sécurité routière (PASR) 2023-2028 vise à déployer de façon ciblée des SD pour accroître la sécurité routière sur les chemins publics, sécuriser les usagers vulnérables, notamment les écoliers, et à rendre disponibles plus de SD pour les municipalités.

Pour répondre à cet objectif, le Ministère vise à acquérir au moins 250 SD dont environ 200 SD installés à des endroits sur des chemins publics désignés, répartis sur l'ensemble du réseau routier du Québec, et ce tant sur le réseau routier supérieur que sur le réseau municipal. Le déploiement de nouveaux appareils qui seront acquis par le Ministère par l'entremise d'un processus d'appel d'offres public est en phase de planification. Une procédure de sélection en vue de la désignation des chemins publics est en élaboration. Une fois complétée, le Ministère prévoit solliciter les responsables de l'entretien d'un chemin public, tant sur le réseau supérieur que sur le réseau municipal, afin de faire un inventaire des besoins. Pour ce faire, un appel de propositions d'endroits potentiels sera lancé et un guide sera publié afin de soutenir les responsables de l'entretien d'un chemin public dans leur démarche. Les modalités de dépôt des demandes y seront également précisées, notamment au regard du diagnostic de sécurité routière requis, puisque toute proposition devra être appuyée par des données probantes.

Projet de loi 48

Sanctionnée le 2 mai 2024, la Loi modifiant principalement le Code de la sécurité routière afin d'introduire des dispositions relatives aux systèmes de détection et d'autres dispositions en matière de sécurité routière (projet de loi 48) visait à répondre aux objectifs du PASR. Pour ce faire, cette loi fait notamment en sorte d'alléger le processus de désignation des endroits sur les chemins publics où l'utilisation d'un SD est possible en remplaçant la désignation d'un chemin public au moyen d'un arrêté conjoint du ministre des Transports et du ministre de la Sécurité publique par une désignation par le ministre des Transports, qui demeure dans l'obligation de rendre publique cette désignation par une publication sur le site Internet du Ministère. Les zones scolaires et zones de travaux routiers continuent de pouvoir être opérées sans être désignées.

Le projet de loi habilite également le gouvernement à déterminer par règlement des critères suivant lesquels le ministre peut désigner un chemin public où un tel système peut être utilisé et habilite le ministre à déterminer les conditions et les modalités d'une demande aux fins de désigner un chemin public.

2- Raison d'être de l'intervention

Conformément au projet de loi 48, le CSR est modifié par l'insertion de l'article 519.80 qui énonce que le gouvernement détermine, par règlement, les critères selon lesquels un chemin public ou une partie d'un chemin public peut être désigné par la ministre pour être contrôlé au moyen d'un SD et, conséquemment, par l'abrogation de l'article 634.3.

L'ancienne procédure de désignation d'endroits sur les chemins publics où le contrôle automatisé peut être réalisé, basée sur un arrêté ministériel signé par deux ministres, sera ainsi allégée, tout en assurant la pertinence de la surveillance par un SD. Par ailleurs, la liste des chemins publics désignés sera publiée sur le site Internet du Ministère, la date de désignation et de publication de même que le chemin public désigné et les documents qui l'attestent seront enregistrés et consignés électroniquement.

Depuis l'entrée en vigueur de cet article le 1er juillet 2024, la désignation de nouveaux chemins publics ou parties de chemin public sur lesquels les SD peuvent être utilisés nécessite la mise en place d'une nouvelle procédure qui implique notamment l'édiction d'un règlement du gouvernement identifiant les critères permettant d'évaluer les propositions soumises par les responsables de l'entretien d'un chemin public. Cette étape est donc nécessaire à la désignation de nouveaux chemins publics sur lequel un SD peut être utilisé et au lancement de l'appel de propositions d'endroits potentiels auprès des responsables de l'entretien d'un chemin public en vue du déploiement des nouveaux appareils qui seront acquis par le biais d'un appel d'offres public du Ministère.

3- Objectifs poursuivis

Ce projet de règlement vise à définir des critères de désignation d'un chemin public ou d'une partie de chemin public sur lequel un SD peut être utilisé (endroits) afin d'établir un processus cohérent de désignation de nouveaux endroits selon leur pertinence, et ce, sur l'ensemble du territoire québécois, autant sur le réseau routier du Ministère que municipal.

Les critères proposés serviraient à désigner les endroits sur un chemin public où la présence d'un SD peut contribuer à améliorer la sécurité et permettre de les prioriser en fonction du nombre de SD disponibles dans une région.

Les critères proposés reposent principalement sur les orientations suivantes :

- Intervenir aux endroits présentant des problèmes en sécurité afin d'y améliorer la sécurité routière. Un diagnostic basé sur l'analyse des accidents survenus, incluant leur gravité, permettrait de cibler les secteurs de chemin public à un potentiel d'amélioration de la sécurité;
- Agir de manière proactive sur les facteurs de risque causant des collisions afin de prévenir les accidents graves, notamment ceux impliquant les usagers vulnérables. L'analyse des risques, principalement l'excès de vitesse constaté par un relevé terrain, permettrait de cibler les endroits où intervenir au moyen de SD;
- Prioriser, autant que possible, les chemins publics à débit relativement élevé de circulation. À ces endroits, un SD permettrait de modifier le comportement d'un plus grand nombre de conducteurs par rapport aux routes à faible débit de circulation;
- Utiliser des SD aux endroits où la surveillance policière conventionnelle est difficile à exécuter.

4- Proposition

Il est proposé de modifier le Règlement d'application de diverses dispositions concernant les systèmes de détection, édicté par la Loi modifiant principalement le Code de la sécurité routière afin d'introduire des dispositions relatives aux systèmes de détection et d'autres dispositions en matière de sécurité routière, afin d'y intégrer les critères selon lesquels un chemin public ou une partie du chemin public peut être désigné par la ministre pour être surveillé au moyen d'un SD.

Plus particulièrement, la désignation d'un chemin public ou d'une partie d'un chemin public, qui ferait l'objet d'une demande de surveillance par un SD par un responsable de l'entretien d'un chemin public, serait effectuée par la ministre en tenant compte des six critères ci-dessous.

Le respect de ces critères reposerait sur la réalisation dans le cadre d'un diagnostic de sécurité routière réalisé par le responsable de l'entretien d'un chemin public dans lequel le nombre d'accidents ainsi que l'indice de gravité d'un endroit proposé seraient notamment déterminés à la suite d'une collecte de données en fonction d'une durée déterminée, qui doit être significative afin de présenter des conditions de circulation normales comparables entre elles. Généralement, la période serait entre 3 et 5 ans.

Par ailleurs, pour fins d'analyse et de calcul des différents indices de sécurité routière nécessaires à la réalisation du diagnostic, le responsable des chemins publics devra déterminer une famille de référence pour chaque endroit analysé. Celles-ci se composent essentiellement de sections de routes ou d'intersections possédant les mêmes caractéristiques. L'objectif étant de regrouper les segments qui ont des caractéristiques géométriques similaires pour ensuite comparer les accidents entre les groupes de segments similaires. Sans s'y limiter, la catégorisation repose sur la configuration géométrique, la classe fonctionnelle de la route, le milieu urbain ou rural et la limite de vitesse.

Il est prévu de publier un guide pour accompagner les responsables de l'entretien public dans leur démarche. Ce guide donnerait plus de détails sur la réalisation du diagnostic attendu et la présentation des données recueillies pour justifier la proposition. Les conditions et les modalités d'une demande aux fins de désigner un chemin public y seront également précisées.

Critères de sélection proposés

- Le nombre d'accidents comparé avec le nombre moyen sur un ensemble de chemins publics défini aux fins de comparaison (famille de référence):
 - Un nombre d'accidents supérieur à la moyenne démontrerait des problématiques potentielles de sécurité routière à un endroit;
 - Ce critère contribuerait à identifier les endroits sur les chemins publics les plus accidentogènes sur l'ensemble du réseau routier québécois;

- L'indice de gravité (Ig) des accidents comparé au niveau moyen sur un ensemble de chemins publics défini aux fins de comparaison (famille de référence), déterminé selon la formule suivante³ : $Ig = [9,5 \times (M + BG) + 3,5 \times BL + DMS] / N$;
 - L'indice de gravité tiendrait compte du nombre et du type d'accidents survenus et permettrait de cibler les endroits où la gravité des accidents est plus élevée.
 - L'Ig se calcule en fonction d'une formule établie et reconnue attribuant à chaque accident une pondération qui est fonction des blessures les plus graves subies par l'une des victimes.
 - Cet indice a été établi aux États-Unis dans le cadre de travaux de recherche en 1973. (Voir AGENT, K.R., Evaluation of the High-Accident Location Spot-Improvement Program in Kentucky, Commonwealth of Kentucky Department of Highways, 1973).
 - Il est aussi présenté dans le Manuel de Sécurité routière de 2003, rédigé par les experts de l'Association mondiale de la route (AIPCR), en partenariat avec le ministère des Transports de la Mobilité durable.
- Le débit de circulation comparé à celui d'un ensemble de chemins publics défini aux fins de comparaison (famille de référence) :
 - L'utilisation de SD aux endroits où le débit journalier moyen annuel est relativement élevé permettrait d'influencer le comportement d'un plus grand nombre de conducteurs ;
- La présence accrue d'utilisateurs vulnérables :
 - Ce critère permet de cibler les endroits où la concentration d'utilisateurs vulnérables est élevée, conformément aux objectifs du PASR 2023-2028 qui visent à sécuriser les déplacements des usagers de la route, notamment les plus vulnérables comme les enfants, les cyclistes, les aînés et les personnes handicapées;
- Une problématique de non-respect de la limite de vitesse affichée a été observée :
 - La vitesse est l'un des principaux facteurs d'accidents et en augmente la gravité. En moyenne, pour la période de 2018 à 2022, elle est en cause dans 31 % des accidents mortels et dans 29 % des accidents avec blessés graves;
 - Même si le nombre d'accidents et le niveau de gravité d'un site ne sont pas supérieurs à la moyenne, une problématique d'excès de vitesse pourrait être un facteur de risque important à considérer en fonction d'autres caractéristiques associées à la route et à son usage;
- La difficulté ou l'impossibilité pour les policiers d'effectuer une opération de surveillance en bordure du chemin public :
 - Certains endroits présentent une configuration ou des infrastructures qui ne sont pas propices ou sécuritaires à une opération de surveillance par un policier avec un cinémomètre tenu en main en bordure de route ou pour l'interception d'un contrevenant. Ces endroits présentent des caractéristiques qui exposent autant le policier que le conducteur à des situations à risque (par exemple, les routes en

³ Signification des variables de la formule de l'indice de gravité $Ig = [9,5 \times (M + BG) + 3,5 \times BL + DMS] / N$.

Ig = Indice de gravité; M= nombre d'accidents mortels; BG = nombre d'accidents avec blessures graves; BL = nombre; d'accidents avec blessures légères; DMS = nombre d'accidents avec dommages matériels seulement; N = nombre total d'accidents. Il s'agit d'une formule empirique pour évaluer l'importance des traumatismes et reconnue internationalement. Cet indicateur a été établi aux États-Unis dans le cadre de travaux de recherche en 1973. (Voir AGENT, K.R., Evaluation of the High-Accident Location Spot-Improvement Program in Kentucky, Commonwealth of Kentucky Department of Highways, 1973).

pente, en courbe, en manque de visibilité, avec les accotements restreints, etc.). L'utilisation des SD doit y être fortement privilégiée.

5- Autres options

Les critères ont été proposés en fonction d'indices de sécurité (observés ou calculés) documentés par différentes études, recherches scientifiques, ou d'autres administrations routières. Ces critères d'analyse, récurrents dans la revue de littérature, et cohérent avec la méthodologie d'intervention demandée dans les plans de sécurité routière financé par le Programme d'aide à la voirie locale du Ministère, sont donc considérés comme étant les plus significatifs dans un objectif d'amélioration de la sécurité routière. En ce sens, aucune autre option n'a été considérée.

6- Évaluation intégrée des incidences

Les critères de désignation de chemins publics ou parties de chemin public déterminés par règlement permettraient de désigner de nouveaux chemins publics ou des parties de chemins publics où un SD peut être utilisé, conformément au CSR, et contribuerait ainsi à améliorer la sécurité sur l'ensemble du réseau routier québécois. Afin que les propositions d'endroits potentiels soumises par les responsables de chemin public puissent être valides, ces derniers devraient les justifier par des données probantes, qui répondraient notamment aux critères proposés dans le règlement. En ce sens, ils devraient réaliser un diagnostic de sécurité routière dont les exigences seraient précisées dans un guide qui serait disponible lors de l'appel de propositions d'endroits potentiels. Certains responsables de l'entretien d'un chemin public pourraient ne pas avoir les ressources requises à l'interne pour réaliser de telles analyses qui nécessitent une expertise en sécurité routière. Ces derniers pourraient faire appel à une firme d'ingénierie spécialisée dans ce type d'analyse de sécurité routière, ou se prévaloir par l'entremise du leur MRC, du financement offert par le Programme d'aide à la voirie locale du Ministère pour la réalisation d'un plan de sécurité en milieu municipal.

7- Consultation entre les ministères et d'autres parties prenantes

Le ministère de la Sécurité publique, la Sûreté du Québec, les partenaires municipaux participant au projet pilote de coopération municipale, soit les villes de Montréal, de Gatineau et de Laval ainsi que les agglomérations de Longueuil et de Québec, accompagnés de leurs services de police, la Fédération québécoise des municipalités locales et régionales (FQM), de même que l'Union des municipalités du Québec ont été consultés. Les six critères de désignation proposés et leurs définitions ont reçu généralement un accueil favorable. La majorité des commentaires étant plutôt en lien avec la procédure de dépôt de propositions d'endroits potentiels à surveiller par contrôle automatisé et leur évaluation, ils seront considérés dans les travaux pour l'élaboration du guide pour accompagner les responsables de l'entretien d'un chemin public dans le dépôt de leurs dossiers lors de l'appel de propositions d'endroits potentiels. Ce guide présentera les conditions et modalités applicables aux propositions qui seront soumises, conformément à l'article 519.80 du CSR.

8- Mise en œuvre, suivi et évaluation

Une fois le règlement en vigueur, le Ministère lancerait un appel de propositions d'endroits potentiels pour la surveillance par contrôle automatisé auprès des responsables de l'entretien d'un chemin public. Ainsi, le milieu municipal serait sollicité pour faire un inventaire des besoins sur le réseau sous sa responsabilité et les directions générales territoriales du Ministère seraient consultées pour identifier les endroits potentiels sur le réseau supérieur sous la responsabilité du Ministère. Les mêmes critères s'appliqueraient pour l'ensemble des endroits surveillés et des données probantes seraient exigées pour toutes les propositions soumises.

Les modalités et conditions de cet appel de propositions restent à définir. Le Ministère prévoit toutefois fournir une répartition préliminaire d'appareils par région afin d'orienter les responsables de l'entretien d'un chemin public dans leurs travaux d'analyse.

Il est prévu de former un comité qui aurait pour mandat d'analyser les propositions reçues en fonction des critères de sélection et de faire des recommandations à la ministre selon le nombre d'appareils disponibles. Les membres et les modalités de fonctionnement de ce comité restent à établir. Au terme de cet exercice, les endroits surveillés seraient identifiés et le nombre exact d'appareils à acquérir, leurs types et leur répartition exacte entre les régions et les réseaux (supérieur et municipal) serait déterminé et précisé en vue de la publication par le Ministère d'un appel d'offres public pour l'acquisition de nouveaux SD.

Des ententes devraient être signées entre le Ministère et les municipalités pour déterminer les rôles et responsabilités de chacun en ce qui a trait à l'utilisation des appareils sur le réseau municipal.

Une procédure administrative pour la désignation officielle des chemins publics où un SD peut être utilisé serait aussi mise en place. Cette liste de chemins publics ainsi désignés serait ensuite publiée sur le site Internet du ministère des Transports et de la Mobilité durable.

Cette procédure permettrait également de s'assurer que la date de cette désignation et de la publication des chemins publics désignés, de même que les documents qui l'attestent, aient été enregistrés et consignés électroniquement dans le but de répondre aux exigences de preuve du poursuivant.

9- Implications financières

L'application du règlement n'impliquerait pas de ressource additionnelle puisque les ressources nécessaires font partie de celles déjà accordées dans le cadre du PL48 pour la mise en œuvre des mesures chez les ministères et organismes impliqués pour les SD.

10- Analyse comparative

Les administrations qui utilisent des technologies de contrôle automatisé ont différentes façons de faire pour sélectionner les endroits surveillés. Certaines limitent l'utilisation à des zones bien circonscrites plutôt que d'utiliser des critères de désignation de chemins publics,

comme le prévoit l'article 519.80 du CSR. Par exemple, en Ontario, les radars photo sont utilisés seulement pour contrôler le respect de la limite de vitesse dans les zones de sécurité communautaire « safety zones »). Plusieurs se basent sur le caractère accidentogène pour choisir un site. C'est le cas notamment en Finlande, en Illinois et en Suisse. Les critères de désignation tels que proposés dans le projet de règlement mettent eux aussi de l'avant le caractère accidentogène dans le choix des endroits désignés, mais également certains facteurs de risque qui peuvent contribuer à l'insécurité routière.

La ministre des Transports et de la Mobilité durable,

GENEVIÈVE GUILBAULT